

DANNI & HERRI AGAINST ECOCIDE

ROAD RAGING

Der Kampf gegen die
Zerstörung unserer Lebensgrundlagen
Wälder, Äcker, Ökosysteme,
Häuser und Dörfer



INHALT

Einleitung	2
Zu Gast im Innovationslabor des Widerstands	5
Das Anti-Road-Movement in Großbritannien	7
Alte und neue Schätze	12
Recherche - Know your Enemy	16
Strategie	
Warum nicht nur Wälder verteidigen?	17
Acker bleibt!	18
Das Netz der Zerstörung	21
Bewegungsgymnastik	25
Das Blaue X als Bewegungsmeme	26
Rückzugsorte, Unterstützung & Selfcare	27
Aktuelle Hotspots	29
Potenzielle Hotspots	31
Die Stadtautobahnen	34
Bundesstraßen	35
Ausblick: DANNI CAMP	38

Warum der Name **ROAD RAGING?**

Road Raging, mit dem Untertitel „Top Tips for Wrecking Roadbuildings“ war das populäre Handbuch der Anti-Straßenbau-Bewegung in den 1990er Jahren und ist ein Klassiker der Bewegungsliteratur.

Überall wo Straßen gebaut werden, gibt es Widerstand. Im dichtesten Autobahnnetz Europas müssen Lücken zum Leben bleiben!

Einleitung

Innerhalb von einem Jahr wurde die Besetzung im Danneröderwald zu einem Bewegungs-Kristallisationspunkt, der alle Generationen im Kampf ums Ganze solidarisch miteinander verknüpft hat. Innerhalb von einem Jahr wurde Autobahn-Neubau am Beispiel der A49 zu einer kontroversen politischen Frage, an der sich Parteien, Dörfer und das Land aufreiben. Was hier von einer autonomen Waldbesetzung mit den lokalen Bürgerinitiativen und bundesweiten Bündnissen geschaffen wurde, ist eingewoben in der Geschichte der Bäume, der Autos und der sozialen Bewegungen und wird sich in den zukünftigen Geschichten von Protest und direkten Aktionen verweben.

Das erste Patent für ein Automobil wurde 1886 von Carl Benz angemeldet. Die erste Autobahn weltweit wurde 1924 in Italien gebaut. 1932 folgte die erste Autobahn in Deutschland, die heutige A555. Die ab 1933 gebauten Reichsautobahnen waren zentrale militärische Infrastrukturen des Faschismus. Im Wirtschaftswunder der 50er und 60er Jahre wurden Autos zum Symbol von Freiheit und Wohlstand. Auf die „Grenzen des Wachstums“ und die Ölkrise in den 70ern folgte die erste Weltklimakonferenz im Jahre 1979. Und bereits in diesem Zeitraum entstanden die ersten lokalen Bürgerinitiativen „Aktionsgemeinschaft Schutz des Ohmtals“, „Rettet die Schwalm“ und „Schutzgemeinschaft Gleental“ im Widerstand gegen die Planungen der A49 in Hessen! Es folgten Gutachten, Demos, Petitionen, Klagen und Jahrzehnte der bis heute fortlaufenden politischen Auseinandersetzungen in der Region.

Währenddessen wuchsen die 200-300 Jahre alten Eichen und Buchen im Herrenwald, Maulbacherwald und im Danneröder Wald weiter. Sie waren schon vor dem ersten Auto beeindruckende Bäume. Sie sind umgeben von einer Vielfalt an Pflanzen, Pilze, Moose. Sie sind Lebensraum für Vögel, Fledermäuse, Siebenschläfer, Kammolche Feuersalamander und vieles mehr. Diese Wälder stehen auf einem bedeutenden Trinkwasserschutzgebiet. Die Wälder sind feucht und wasserreich, selbst in trockenen und heißen Sommern.

Denn ab 2018 wird es unübersehbar, überall vertrocknen Bäume und von der industriellen Landwirtschaft verbrauchte Landschaften. Zeitgleich erscheinen mit Fridays For Future die - seit 1987 in allen Nachhaltigkeitsdefinitionen erwähnten „zukünftigen Generationen“ auf der Bühne des Weltgeschehens und fordern Klimagerechtigkeit und eine lebenswerte Zukunft. Die medial sichtbare Räumung der Baumhäuser einer seit 2012 bestehenden Waldbesetzung im Hambacher Forst zeigt auf, wie Protest und direkte Aktionen erfolgreich sein können, wenn viele verschiedene Strategien und Taktiken zusammen wirken.

Im Herbst 2019 sollen im Danneröder Wald die ersten Rodungen für die A49 stattfinden.

Die seit 40 Jahren bestehenden Bürgerinitiativen organisieren davor Demos und halten



Reden bei den Fridays For Future Klimastreiks in naheliegenden Städten. Sie laden dazu ein, sich ihrem 40-jährigen Widerstand mit eigenen Ideen und Strategien anzuschließen und schon nach kurzer Zeit erscheinen die ersten Baumhäuser auf den alten Eichen in dem Wald, der schon bald als „Danni“ bekannt werden soll.

Auf einmal werden die alten Bäume auch von Menschen bewohnt. Die Waldbesetzung hat ein Jahr, sich einzurichten und weiter zu mobilisieren. Bundesweite Bündnisse entstehen und erzählen dem Land mit dem dichtesten Autobahnnetz der Welt, dass der #Danni auch ein Symbol für die notwendige Verkehrswende und #Autokorrektur ist.

Am 01.10.2020 beginnen die Räumungen und zeitgleichen Rodungen. Während diese Zeilen geschrieben werden, ist Tag #56 der Räumungen und ein Großteil der Strukturen und Barrios (Baumhausdörfer) ist bereits geräumt, zerstört und gerodet worden. Aber noch immer stehen auch manche der 250 Jahre alten Eichen und Buchen mit Baumhäusern.

Ist der Kampf verloren, wenn die Strukturen und die Bäume auf der Trasse für die A49 gefallen sind? Noch nie wurde so kritisch über Autobahnen in Deutschland diskutiert. Der Neubau von Autobahnen war zuvor kaum eine kritische überregionale Nachricht wert. Jetzt sind seit 56 Tagen trotz Corona-Pandemie täglich tausende

Polizeikräfte, Hubschrauber, Hebebühnen, SEK-Klettereinheiten, Drohnen, Wasserwerfer, Räumpanzer im Einsatz. Im Jahr 2020 sind Nato-Stacheldraht, Fluchtlichter, Container-Festungen für Rodungs- und Baufahrzeuge notwendig, um die veralteten Baupläne einer Autobahn umzusetzen. Wird das der neue Normalzustand in Deutschland, wenn bis 2030 noch 850km Neubau von Autobahnen umgesetzt werden sollen? Wie lange wird das politisch haltbar sein?

Jeder Protest und Widerstand ist eingebettet in die Geschichte. Wir sind Teil der Geschichte der alten Eichen und Buchen im Danni. Wir sind Teil der jahrzehntelangen Erfahrungen von Protest und direkte Aktionen gegen den Neubau von Straßen und Autobahnen in verschiedenen europäischen Ländern. Und der #Danni wird für immer Teil der Geschichte von tausenden Menschen bleiben, die hier gelebt, geliebt, gesungen, gelernt, gebaut

und gekämpft haben. Ungewöhnliche Bündnisse zwischen den Bürgerinitiativen, Umweltverbänden, NGOs, Gruppen aus der Klimabewegung und autonomen / anarchistischen Waldbesetzungsstrukturen sind entstanden und werden weiterhin wirken.

Wird es gelingen, den #Danni zu einem Verkehrs-Wendepunkt zu machen? Wird hier im Rückblick betrachtet die notwendige #Autokorrektur eines veralteten fossilen Mobilitätskonzept auf Infrastrukturen aus dem Faschismus so richtig Schwung aufgenommen haben?



Credits für die Bilder: <https://toolsandmoods.net>

Dieses ZINE möchte uns an unsere Bewegungsgeschichte erinnern und die zukünftigen Hot Spots des Autobahnbaus zeigen, an denen wir alle gemeinsam diesen Kampf fortsetzen können! Denn egal, wie die kommenden Tage und Wochen noch verlaufen werden, der #Dannibleibt für immer lebendig. In unseren Erinnerungen. In unseren Geschichten und Liedern. In den Beziehungen und Bündnissen, die weiterhin für eine lebenswerte Zukunft für alle kämpfen werden. Und so lange im Maulbacher Wald, im Herren(los) Wald und im Dannenröder Wald kein Asphalt ist, kann der Wald wieder wachsen! Selbst der Schotterstreifen wäre reversibel.

Wir werden uns regenerieren und dann gemeinsam weitermachen!
Am Danni und an allen anderen Hotspots
des Bundesverkehrswegeplans:
#waldstattasphalt
#dannibleibt



ZU GAST IM INNOVATIONSLABOR DES WIDERSTANDS

Die Antistraßenbaubewegung in den 1990er Jahren in der BRD

Eigentlich wollten wir hier schickes Interview mit einem Protagonisten des Anti-A33-Hüttendorfes führen, aber der Gute ist gerade von anderem Politzeug aufgesogen, so dass uns nur die zweite Reihe der Aktivist*innen der 1990er Jahre bleibt ;) - die Brennessel.

RR: Brennessel, wo hast du dich politisiert?

Brennessel: Ich habe mich in der Jugendumwelt- und Anti-AKW-Bewegung politisiert und bin da fleißig rumgekommen. Die Jugendumweltbewegung damals war nicht so Verbandsjugend orientiert, sondern eher radikal.

RR: Was sind deine Berührungspunkte mit der Anti-Straßenbau-Bewegung in den 1990er Jahren?
Brennessel: Auf dem anarchistischen Sommercamp 1996 in Hamburg habe ich damals einen Diavortrag zur Anti-Straßenbaubewegung in UK gesehen und war fasziniert über die Baumbesetzungen. Später habe ich u.a. diese Menschen aus Hamburg in Thüringen bei einer Waldbesetzung wieder getroffen, bei den Waldpiratinnen.

Damals gab es selbstorganisierte Kongresse wie Jugendumweltjahrmacht (Jumja) und Jugendumweltkongress (Jukß) und dort bin ich Menschen begegnet, mit denen ich zusammen zum Earth-First!-Summer-Gatherings nach UK gefahren bin. Das war eine Offenbarung. Die Form von Skillshares wie dort gab es in der BRD nicht. Lock-on-Tonnen-Workshop, Aktionsklettern, Aktionen mit Kanus, Aktionsrecherche - supercool! Die unerfreulichen Aspekte waren teilweise patriarchale Typen und weniger Gendersensibilität (In den 1990ern gab es sehr starke Auseinandersetzung und Konflikte um diese Themen in der autonomen Szene in D). Das Klassenbewusstsein (Green Anarchist und Class War) war ausgeprägter und es waren nicht nur weiße Menschen in der radikalen Umweltbewegung wie in Deutschland.

Dann war ich auf einer Waldbesetzung gegen die A71 in Thüringen bei Zella-Mehlis dabei, wo ich auch das erste Mal festgenommen wurde. Unser Camp wurde damals fast von Faschos angegriffen und die Bereitschaftscops, die eigentlich auf uns angesetzt waren, haben sie abgeschirmt. Das waren intensive Erfahrungen. Letztendlich haben sie die Waldbesetzung ausgehungert - mies!

1998 war ich auf einer vom Hüttendorf organisierten Reclam the Streets-Party (RTS) in Bielefeld, die im berühmten bielefelder Kessel endete, wo über 200 Menschen rechtswidrig festgenommen wurden. Die Party war cool, die Cops hatten zuerst die Soundsystems beschlagnahmt und dann haben wir uns reorganisiert und die Hütties haben dann einen LKW mit Soundsystem, Tripods und Lock-on-Tonnen aus dem Hut gezaubert und der Siegfried-Platz wurde besetzt. Ich saß da das erste Mal in meinem Leben in einem Gefangenbus mit Einzelzellen und das waren schon krasse Erfahrungen. Neben meiner Zelle hatte einer einen epileptischen Anfall und die Cops haben das ignoriert. Später in der Gefangenessammelstelle gab es wilde Trommelkonzerte was ziemlich empowerend war.

Später war ich dann ein paar mal zu Gast im Anti-A33-Hüttendorf. Dort habe ich u.a. vertieft was ich in UK gelernt hatte wie Walkways (Seilbrücken) zu bauen, was wir dann damals bei uns in Braunschweig bei einer Parkbesetzung mit Baumhäusern gegen den Bau der VW-Halle angewendet haben.



5

RR: Was war dein Eindruck von der Bewegung in Deutschland?

Brennessel: Es gab natürlich den ganzen bürgerlichen Widerstand von den Grünen, BUND und den lokalen BI's, aber als junger Mensch fand ich das alles ziemlich langweilig. Es gab da eine kleine radikale Subkultur autonom geprägt, internationalistisch, anarchistisch. Direct Action war angesagt. Aber auch Carwalking vom münchener Carwalker Michael Hartmann. Die Projektwerkstatt um Jörg Bergstedt war sehr aktiv und umtriebiger. Was die Bewegung angeht war sie relativ klein im Gegensatz zur Anti-AKW-Bewegung. Ich sage mal Bündnisse mit bürgerlichen Widerstand war nicht die Stärke des damaligen Bewegung, sondern Subkultur und der eigene politische Anspruch stand im Vordergrund. Dafür war sie, was ihre Aktionsformen und Taktiken angeht, sehr kreativ. Containern konnte früher noch keiner und ein befreundeter Hüttie meinte, dass diese Praxis als erstes im Hüttendorf gegen die A33 in D-land etabliert wurden. Auch Lock-on-Aktionen, Baumbesetzungen und Kletteraktionen waren in Deutschland eher unbekannt. Menschen aus dem radikalökologischen Spektrum machten auch bei Castortransport 1997 die coolste Kletteraktion und gaben, was Aktionsformen angeht, einen Innovationsschub für die Anti-AKW-Bewegung.

RR: Weißt du noch von anderen Widerstandsorten gegen die Autokultur?

Brennessel: Wo ich nie war, aber was damals im kulturellen Gedächtnis wichtig war, ist Anatopia. Dies war die Besetzung gegen die Mercedes-Benz-Teststrecke in Papenburg von 1991-1995. Das Projekt war ein Ausläufer von den Kämpfen in Wackersdorf und das Ziel war es die Zerstörung eines Moores zu verhindern und dabei exemplarisch ein antikapitalistisches Leben zu führen. Die hatte ziemlich gute Verbindungen in die autonome Szene. Nach der Räumung gab es an verschiedensten Orten in Deutschland Proteste und Angriffe auf Mercedes-Benz-Filialen. Dann gab es noch das Camp gegen die A20 in Mecklenburg-Vorpommern bei Breechen, die besser mit den lokalen BI's vernetzt waren.

RR: Vielen Dank für die Eindrücke.

Infos zum Anti-A33-Hüttendorf: <https://www.huettendorf.de>

Seite vom Carwalker Michael Hartmann, der auch ein cooles Buch bei Unrast veröffentlicht hat: <http://www.carwalker.de>

Infos zu Anatopia: <http://alertapapenburg.blogspot.de/2013/01/02/rip-huettendorf-anatopia-4juli-1991>



6

DAS ANTI-ROAD-MOVEMENT IN GROSSBRITANNIEN

In den 1990er Jahren entstand in Großbritannien eine große Bewegung gegen das Straßenbauprojekt der damaligen konservativen Regierung. Tausende von Menschen haben direkte Aktionen und Demonstrationen durchgeführt, Baumhäuser gebaut, Barrikaden errichtet, Tunnels gegraben, Maschinen besetzt (oder lieber direkt verbrannt/sabotiert), und zahlreiche andere Formen des Widerstands ausgeübt. Viele Kämpfe wurden verloren, und einzelne Straßen wurden gebaut. Doch am Ende siegte die Bewegung: aufgrund der öffentlichen Meinung und des finanziellen Drucks durch die zahlreichen Räumungen und Sabotageaktionen musste die Regierung ihre Pläne fallen lassen. In dieser Zeit entstand zum ersten mal die Waldbesetzung wie wir sie heute ungefähr kennen.

In diesem Text möchte ich einen Einblick über die Hintergründe, Motivationen und Auswirkungen dieser Bewegung gewähren, und euch die Geschichten einiger Kampagnen erzählen.

1989 kündigte die Regierung das

„größte Straßenbauprojekt seit den Römern“ an, mit geschätzten Kosten in Höhe von 23 Milliarden Pfund. Hinter diesen Plänen steckte die thatcheristische Agenda, den privaten Besitz von Autos und damit die gesamte „Autokultur“ massiv voranzutreiben. Im Dezember 1991 lehnte Großbritannien Aufrufe der EU ab, mehrere Straßenpläne neu zu bewerten. Kurz danach begann im Twyford Down die direct Action Kampagne der Anti-Straßen-Bewegung.

Schon seit Jahrzehnten hatte es Widerstand auf legalem Weg gegen den Ausbau des M3 gegeben, aber diese Strategie hatte keinen Erfolg gehabt. Im Februar 1992 begann die Besetzung der Downs durch EarthFirst! und den Dongas Tribe, die den Bau mit Taktiken wie zivilem Ungehorsam, Sabotage, und Baustelleninvasionen zu stoppen versuchten. Anfangs gab es viel Reibung zwischen diesen Gruppen, die nicht zögerten Gesetze zu brechen, und konventionelleren Organisationen wie Friends of the Earth (FoE), die sich ebenfalls lange gegen den Straßenbau eingesetzt hatten, aber sich viel mehr innerhalb des gesetzlichen Rahmens bewegten. Im Laufe der Zeit näherten sie sich an. Am 2 Juli kamen 1500 Menschen bei der größten Demonstration im Twyford überhaupt zusammen, ein Massen-Landfriedensbruch gegen das „Criminal Justice Bill“ Gesetz. Zahlreiche Gruppen waren vertreten, wie FoE, Greenpeace, Liberty, EarthFirst! und die grüne Partei.

Am 13ten September 1993 begann die Konstruktion der M11 Link Road in London, und direkt vom ersten Tag an gab es Protest dagegen. 350 Häuser und viel grünes Land sollten dem Straßenbau weichen. In dieser Kampagne vereinten sich die Kämpfe für Umweltschutz und soziale Gerechtigkeit. Zusammen mit der wachsenden direct Action Bewegung

haben verschiedenste Leute aus der Gegend Häuser besetzt und verbarrikiert, Bäume verteidigt, und gewaltfreie Aktionen und Sabotage gegen den Straßenbau ausgeführt. In Claremont Road nahmen sich die Aktivist*innen die Straße zurück und machten sie zum erweiterten Wohnraum. Viele neue Verteidigungstaktiken wurden zum ersten Mal in Großbritannien benutzt, wie Netze, Lock-ons, einen aus Gerüsten gebauten hohen Turm, und einen Tunnel, um während der Räumung alle möglichen Ressourcen einzuschmuggeln. Pressearbeit und Automedia waren auch wichtige Teile dieser Kampagne, und das Medienkollektiv „undercurrents“ dokumentierte den Protest und organisierte das „Camcorder Action Network“, um Videoaktivist*innen im ganzen Land zu vernetzen. Claremont Road wurde im November 1994 geräumt; das letzte Haus auf der Route wurde im Juni 1995 geräumt.

In Schottland wurde 1994 der „Pollok Free State“ ausgerufen gegen die Erweiterung der M77 die durch Pollok Country Park in Glasgow geplant war. Besonders an dieser Kampagne war, dass sie hauptsächlich von den lokalen Arbeiterklassengemeinschaften geführt wurde, deren Gesundheit und unmittelbare Umwelt bedroht waren. Auch die örtlichen Schulkinder streikten und demonstrierten gegen den Verlust ihres Naturraums. Vom Straßenbau sollten vor allem Wohn- und Einkaufsviertel der Mittelschicht sowie Autobesitzer im Allgemeinen profitieren. Im Gegensatz dazu würde es den vom Bau betroffenen lokalen Gemeinschaften, wo der Autobesitz sehr gering war, kaum dienen. Ihr Zugang zum Park würde durch die Straße unterbrochen werden und 5.000 Bäume sollten fallen.

In Newbury, Devon, sollten 9 Meilen Natur, darunter viele Wälder, einer sechsspurigen Straße weichen. Die A30 war die zerstörerischste Straße von allen, allein wegen ihrer Größe, aber auch weil die Landschaft voller unersetzbarer Lebensräume und seltener, fragiler Ökosysteme war. Die Kampagne wurde zu berühmteste Antistraßenkampagne überhaupt. Im September 1994 begannen die Rodungsarbeiten, aber der entschlossene Widerstand brachte den Transportsekretär dazu, im Dezember den Bau der Straße für 7 Monate auf Eis zu legen. Entlang der geplanten Strecke sprießten Baumhäuser überall hervor. Am Ende waren es 14 Waldbesetzungen. Im November 1995 begann die nächste Rodungssaison, unter dem Schutz von rund 12.000 Sicherheitsbeamten.

Am ersten Tag überraschten die Demonstrant*innen in dem sie die Security-Zufahrtsstraße mit 8-Meter hohen Tripods blockierten, eine Taktik, die zuvor in Australien bei Anti-Abholzungsprotesten benutzt wurde. An diesem Tag konnte keine Arbeit durchgeführt werden.



Neben den Tripods wurden viele andere sehr interessante Techniken zum ersten mal in diesen Waldbesetzungen ausprobiert. Der Tunnel als Verteidigung wurde in Newbury mit großem Erfolg eingesetzt, und wurde dank seiner extremen Wirksamkeit zum Standard im britischen Besetzungsrepertoire.

Dies ist vielleicht ein guter Punkt, um einen weiteren Aspekt zu erwähnen, nämlich den der antinationalen Vernetzung und Wissensweitergabe. Viele Aktivist*innen waren aus ganz Europa angereist, um sich der Anti-Straßen-Bewegung anzuschließen, und sie brachten Inspirationen und Techniken mit nach Hause. So entstanden in dieser Zeit die Aktionen von Groenfront in Holland/Belgien, und auch erste Earth First!-Stil Waldbesetzungen im Deutschland in Thüringen und Freiburg. Ein weiteres Beispiel ist die weltweite Verbreitung von Aktionsformen wie Reclaim the Street. Dieser Austausch dauert bis heute an. 2009, bei der Waldbesetzung von Kelsterbach, brachte eine Gruppe aus England die Technik des Tunnelbaus nach Deutschland, und seitdem haben Tunnel der deutschen Polizei mehrere lange Räumungen beschert. Die Anti-Straßen-Bewegung selbst wurde sehr stark von Taktiken wie Tree-sitting beeinflusst, die zuvor in Aotearoa, Australien und Nordamerika eingesetzt worden waren, aber auch durch Taktiken des Friedensbewegung, Earth First!, und anderer. Diejenigen, die vor uns kamen, sammelten eine Menge Werkzeuge und Erfahrungen. Deshalb ist es ganz entscheidend, dass wir dieses Wissen teilen und voneinander und von unserer Geschichte lernen.

Aber zurück zu Newbury. Trotz massivem Protest wurde der Straßenbau durchgeführt. Aber die Bewegung wuchs. Im Februar 1996 kamen 8.000 Menschen zusammen, um zu demonstrieren. Die Proteste wurden auch in der Bevölkerung immer beliebter. Die öffentliche Meinung über Straßenbau kippte immer mehr dagegen.

Eine weitere wichtige Rolle in dieser Geschichte spielte der Widerstand gegen die Criminal Justice Bill von 1994. Dieses Gesetz war ein Angriff auf die Rave-Szene, die Anti-Straßenbewegung, und alle Travellers, u.A. durch Kriminalisierung von Raves und Landfriedensbruch, sowie die Aufhebung früherer Gesetze, die die Gemeinden verpflichtet hatten, Stellplätze für Sinti&Roma und andere Nomaden zur Verfügung zu stellen.

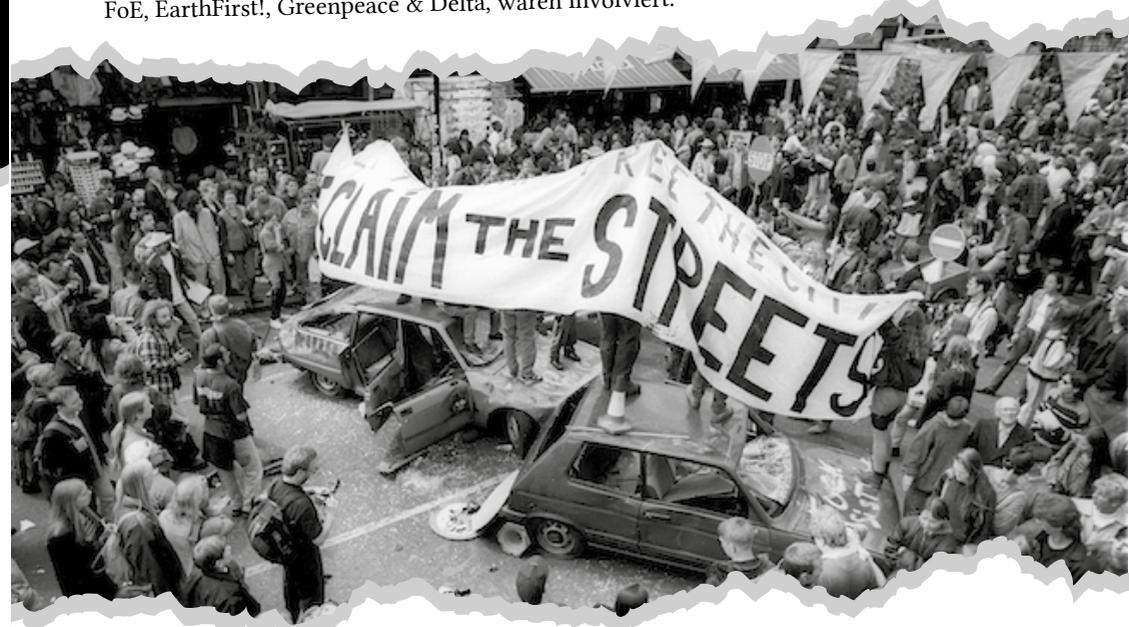
Alle Versammlungen von mehr als zehn Personen, die Musik hörten, die "hauptsächlich... aus repetitiven Rhythmen" bestand, waren verboten.

Tatsächlich kamen viele der Straßengegner aus der Rave- und New Age Traveller Szene, manchmal auch "crusties" genannt, dessen "Peace Convoy" seinerseits seit Jahrzehnten viel Gewalt und Repression seitens des Staates erlitten hatte (das bekannteste Beispiel ist die "Battle of the Beanfield" bei Stonehenge). Der Widerstand regte sich im ganzen Land, vom nördlichsten Schottland bis zum englischen Kanal, und durch diese massive Mobilisierung entstanden vielfältige Bündnisse und Intersektionalitäten.



Nach dieser Zeit gab es immer mehr Reclaim the Streets (RTS) Aktionen, wo manchmal bis zu 8000 Menschen Straßen besetzten und Raves feierten. Diese Gruppe wurde erstmals 1991 durch Earth First! gegründet, und bildete sich in dieser Anfangszeit der Anti-straßenbewegung. RTS versuchte, Verbindungen zwischen verschiedenen Kämpfen und Themen herzustellen. 1996 begann ein Bündnis zwischen RTS und entlassenen Hafenarbeitern aus Liverpool, das in einer Hafenbesetzung mündete.

Die entsetzlichen Machenschaften von Shell in Nigeria brachten die Anti-Straßen-Bewegung dazu, mehr gegen Menschenrechtsverletzungen und die globalen Auswirkungen des Kapitalismus zu unternehmen. Im 1997 startete die Kampagne "100 Tage Aktion" gegen die gesamte Ölindustrie und alles, was sie mit sich bringt. Viele Gruppen, u.A. RTS, FoE, EarthFirst!, Greenpeace & Delta, waren involviert.



Am 16 Mai 1998 fand die erste globale Straßenparty, unter dem Motto "Unser Widerstand ist so Transnational wie das Kapital". In sechzig Ländern tanzten die Leute auf den Straßen. Antikapitalistische Bewegungen in der ganzen Welt vernetzten sich und begannen zum ersten Mal, ihre Kräfte zu vereinen und zu koordinieren. Am 18 Juni 1999 organisierte RTS den "Carnival Against Capital" in London, als lokalen Teil des weltweiten Widerstand gegen das G8-Treffen im Köln. Banken und finanzielle Institutionen wurden besetzt und Straßen lahmgelegt. All dies war auch ein wichtiger Impulsgeber für die große Mobilisierung in Seattle gegen die WTO im November 1999.

Ganz unterschiedliche Leute haben sich an den Antistraßenprotesten beteiligt, Anarchist*innen und Konservative, EarthFirst! Aktivist*innen und besorgte Einwohner*innen, alt oder jung, nomadisch und sesshaft. Es gab dementsprechend viele verschiedene Visionen und Gründe, warum sie an den Protesten teilnahmen. Besonders am Anfang war der Schutz von Naturorten eine sehr verbreitete Motivation. Gleichzeitig wurde der Widerstand gegen die gesamte Autokultur und ihre vielfältigen Auswirkungen immer stärker.

Twyford Downs Dongas Tribe glaubte an und lebte eine Rückkehr zum nicht-motorisierten Nomadendasein und zur Verbindung mit der Erde. Wie oben erwähnt, fanden ziemlich schnell immer mehr Zusammenhänge Beachtung, z.B. die Annäherung an Themen wie Sozialgerechtigkeit und Wohnraum in London während der Anti-M11 Kampagne. Earth First! war ein sehr prägender Teil und Einfluss in der Bewegung, und Ablehnung von und Aktionen gegen das gesamte kapitalistische System waren sehr verbreitet. Reclaim the Streets war auch Ausdruck eines weiteren Anliegens, der Zurückeroberung des öffentlichen Raums, und der Kampf gegen Individualismus und Privatisierung. Die globalen Implikationen der "Car Culture" kamen auch ins Visier des Protests, und es wurden globale Aktionen und Kampagnen auf die Beine gestellt.

Die Bewegung benutzte hauptsächlich gewaltfreie Methoden. Ein kontroverser Punkt war damals wie heute ob dies eine taktische oder moralische Entscheidung war. Beide Sichtweisen hatten viele Befürworter*innen, aber weil es allgemein anerkannt war, dass Gewalt in den meisten Fällen strategisch unklug war, war der Widerstand überwiegend "friedlich". Fast alle waren sich einig dass Sachbeschädigung nicht zur Kategorie der Gewalt gehörte, und Sabotage war ein wichtiger Teil des Kampfes.



Eine Taktik die Zentral bei Waldbesetzungen ist, ist die der „fabrizierten Verwundbarkeit, bei der eins sein* ihr Leben und seine* ihre Sicherheit in die Hände des Gegners legt. Dieses Konzept hat sich im Laufe der Jahre sehr viel weiterentwickelt. In diesen Tagen denke ich auch insbesondere an die gefährlichen und gewaltvollen Polizeieinsätze, und ähnliche Situationen damals und frage mich, ob wir aus dieser Zeit nicht etwas lernen könnten, das uns helfen würde, jetzt darauf zu reagieren. Damals wurde die Polizei durch professionelle Kletterer/Tunneler ersetzt, und insgesamt wurden die Räumungen sicherer. Manchmal frage ich mich, ob es in unserem Interesse wäre, auf dieses Beispiel hinzuweisen und darauf zu pochen, dass, weil es möglich ist, Räumungen sicherer zu gestalten, da alles andere mutwillig Schwerverletzte und Tote in Kauf nimmt.

Im November 1995 kündigte die Regierung die Aussetzung von 300 Straßenbauprojekten an, und als Labour 1997 an die Macht kam, wurden auch die übrigen Pläne gestrichen. Die Waldbesetzung/direkte Aktion Bewegung suchte neue Ziele aus, z.B. gegen den Ausbau des Flughafens von Manchester oder auch gegen den Kohletagebau. Die Bewegung lebt immer noch weiter.

Die Proteste und die Verbindungen die durch sie entstanden sind hatten und haben immer noch weitreichende Auswirkungen, in Großbritannien und in der ganzen Welt. Es lohnt sich auf jeden Fall, aus den Erfahrungen der Vergangenheit zu lernen und zu verstehen, wo wir stehen und wo wir herkommen. Diese Kontinuität und Wissensweitergabe ist für eine starke, langfristige, und reflektierte Bewegung von zentraler Bedeutung.

Alte und neue SCHÄTZE

Im Folgenden gibt es hier einige Rezensionen von Zines, Büchern, Filmen etc. aus der Bewegung und für die Bewegung.

Road Raging - Top Tips for Wrecking Roadbuildings

Das Handbuch der Antistraßenbaubewegung aus den 1990er aus UK. Randvoll mit praktischen Tipps für Anti-Straßenkampagnen. Hat auf jeden Fall zum Erfolg der Bewegung beigetragen!

http://www.networkforclimateaction.org.uk/toolkit/action_resources/guides_to_taking_action/road_raging/index.html



Do or Die - Voices from the ecological resistance

Do or Die war ein unregelmäßig erscheinendes Journal, welches von 1993 - 2003 auf den Britischen Inseln erschienen ist, randvoll mit Berichten und Analysen von den weltweiten ökologischen „Frontlines“, u. a. auch die Anti-Straßenbaukämpfen in UK in den 1990er Jahren. Die dort versammelten Stimmen sind nicht die von Außenstehenden, Journalist*innen oder Wissenschaftler*innen, sondern von Menschen, die selber direkt an den Kämpfen beteiligt waren. In diesen Zeiten der fortschreitenden Entfremdung strahlen die Stimmen von Bewegungen Hoffnung aus, die Aktionen unternehmen, um die Natur zu verteidigen, Revolution zu kreieren und „re-wild humanity“.

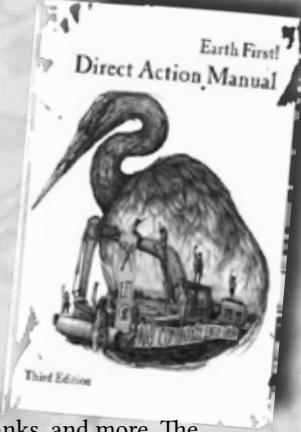
<http://www.doordie.org.uk>

Direct Action Manual (3. Edition)

Die erste Ausgabe des DAM erschien schon 1997 und 2015 erschien die dritte erweiterte Ausgabe, welches das umfangreichste Direct-Action-Handbuch allgemein ist.

The Direct Action Manual contains 300+ pages of diagrams, descriptions of techniques and a comprehensive overview of the role direct action plays in resistance—from planning an action, doing a soft blockade, putting up a treesit or executing a lockdown; to legal and prisoner support, direct action trainings, fun political pranks, and more. The DAM has been compiled and updated by frontline activists from around the US to help spread the knowledge and get these skills farther out in the world.

https://archive.org/details/direct_action_manual_3



Schickes Schnibbellayout, düster, teilweise intellektuell anspruchsvolle Artikel, gemischt mit sarkastischen Kollagen. Für die Aneignung der eigenen ökoanarchistischen Geschichte und die Geschichte der Antistraßenbaubewegung ist „Die Eule“ eine erhellende Lektüre und eine wichtige Primärquelle.

https://archive.org/details/eule_1995-1998

Das Grüne Blatt - Zeitung für Umweltschutz von Unten

Seit 1995 ist das grüne blatt eine Zeitung mit dem Schwerpunkt Umweltschutz von unten für kritische Berichterstattung, Information und Auseinandersetzung mit Umweltthemen unter emanzipatorischem Blickwinkel, das heißt die verschiedenen Herrschaftsverhältnisse und Kapitalismuskritik mit zu berücksichtigen. Rare, langlebige, vielfältige Stimme(n), die sich organisatorisch beständig gewandelt hat und vom Mitmachen lebt.

<http://www.gruenes-blatt.de>



DISCO DAVE'S TUNNEL GUIDE

Von Belüftung bis zur Kommunikation, von Abstützung bis zu Türen und Lock-Ons, vom Räumungsversteck bis hin zu Werkzeugen und Techniken - dies ist der definitive Wegweiser zum Graben eines Tunnels der Spitzenklasse, der die Polizei frustriert ihre Helme fressen lassen wird! Eine unverzichtbare Lektüre für alle angehenden Maulwürfe.

https://underminers.files.wordpress.com/2013/01/disco_daves_tunnelling_guide_pdf_version_kf.pdf

Die Eule

Das Zine „Die Eule“ wurde aus dem Umfeld des kurz bestehen Earth First!-Germany-Netzwerks herausgegeben. Die jungen Menschen aus der Hardcore- und Tierrechtsszene beschäftigten sich mit Veganismus, direkten Aktionen gegen Straßenbauprojekte, Kampf gegen die etablierten konservativen Linken, gegen Macker- und Sektierertum, auf der Suche nach einer ökoanarchistischen Befreiungsperspektive. Sie gibt Einblicke in die Debatten der 1990er Jahre aus schwarz-grüner Perspektive - damit ist nicht CDU/CSU/Grüne gemeint ;)

Earth First! and the Anti-Roads Movement von Derek Wall

Wer sich tiefer mit der Geschichte des Anti-Roads Movement in UK und der Rolle von Earth First! beschäftigen möchte, ist dieses Buch auf Basis einer Doktorarbeit empfohlen. Differenziert, solidarisch, sozialwissenschaftlich-akademisch, zwischendurch aber auch sehr spannend. Sehr viele Quellen. Zu diesem Teil der radikalen Bewegungsgeschichte gibt es nicht Umfangreicheres.

Politisch aktiv sein und bleiben - Handbuch Nachhaltiger Aktivismus von Timo Luthmann

Wie können wir uns langfristig organisieren, ohne unsere Kraft zu verlieren? Von Bewegungen lernen und eigene Strategien entwickeln, individuelle Widerstandskraft durch Selbstfürsorge, Heilsames und Praktisches stärken und unsere kollektive Resilienz in den Blick nehmen, sind Wege die im Handbuch aufgezeigt werden.

Ziel des Buches ist es, verschiedenste Debatten und Puzzelestücke zusammensetzen, was nicht das eigene kritische Nachdenken, Lesen und Ausprobieren ersetzt, aber dabei helfen kann, schnellere Lernkurven in sozialen Bewegungen zu ermöglichen.

<https://nachhaltigeraktivismus.org>

Befreiung neu denken von Doyle Canning und Patrick Reinsborough

Der Untertitel des Buches sagt, worum es geht: Mit erzählungs-basierten Strategien Kampagnen gewinnen und die Welt verändern. Wie benutzen wir praktisch die Kraft der Erzählungen in Kampagnen, um Diskursverschiebungen nach Links zu erreichen?

Darauf möchte dieses praxiserprobte Framework aus den USA Antworten geben und hierfür wurde es um deutschsprachigen Kontext ergänzt. Dieses strategische Basiswissen ist nicht nur für die Menschen wichtig, die Presse- und Social-Media-Arbeit machen, sondern wenn wir eine Bewegung von Geschichtenerzähler*innen werden wollen, für uns alle.

<https://nachhaltigeraktivismus.org/befreiungneudenken>



Film: Tales of Resistance - The Battle of the Newbury Bypass

Bewegender Film über einen der Bewegungshöhepunkte der Anti-Straßenbaubewegung in UK in den 1990er Jahren. Eine Mischung aus Archivmaterial und Interviews mit damaligen Protagonist*innen. Inspirierend!

<https://www.youtube.com/watch?v=QwfI6FHOL7Y>

Film: Radical Resilience

Wichtiges Filmprojekt über Nachhaltigen Aktivismus mit einer Vielzahl von europäischen Aktivist*innen, aber auch weltweit. Organisiert doch Screenings oder Online-Austausch mit dem Film, um uns als Bewegung und unsere Widerstandskraft zu stärken ... Gleichzeitig wurde von den Macher*innen des Films ein Zine zu „Caring Movements“ und den Zusammenhang von chronischer Krankheit und Teilnahme an sozialen Bewegungen geschrieben.

<https://radicalresilience.noblogs.org>

RECHTROBIE KNOW YOUR ENEMY

Wie bekommst du mehr Informationen? Diese Frage ist zentral, um effektiv Widerstand gegen Straßenbauprojekte leisten zu können. Viele wichtige Informationen finden sich im Bundeswegeplan 2030, dem zentralen Plan zum Neu- und Ausbau der überregionalen Verkehrswege in Deutschland. Eine Übersicht über alle Straßenbauprojekte des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP) findest du unter:

https://www.bvwp-projekte.de/map_street.html

Die lila-gefärbten sind die „festdisponierten“, die in Bau sind. Zu erkennen sind im Norden die 3 großen Projekte A 20, A 39 und A 14 - alles Neubauten. Wenn du auf einzelne Projekte doppelklicken, erhalten Sie nähere Infos zu dem Projekt. Bauziel N = Neubau, E = Erweiterung, die Zahl gibt die Spuren an. Das bedeutet, dass im Süden eher viele Ausbauten sind und nicht mehr soviel Neubauten. Von den im Bau befindlichen (lila) lassen sich nicht die detaillierten Planungsunterlagen als Projektdossier einsehen.

Zu der BVWP-Datenbank sei einschränkend gesagt, dass sie nicht auf den aktuellen Stand fortgeführt wurde, sondern den Stand der Verabschiedung des BVWP 2017 vermittelt.

Weitere Quelle, die nicht ganz aktuell ist, aber einen guten Überblick verschafft ist die Streichliste Straßenbauprojekte 2015:

<https://www.nabu.de/downloads/StreichlisteStrassenbauprojekte2015.pdf>

Für aktuelle Informationen zu spezifischen Verkehrsprojekten sind Lokalzeitungen, regionale BUND-Gruppen und Bürgerinitiativen gute Informationsquellen.



STRATEGIE

WARUM NICHT NUR WÄLDER VERTEIDIGEN?



Inspiziert vom Widerstand im Hambacher Forst hat sich der Dannenröder Wald zu einem Kristallisationspunkt für die Verkehrswende entwickelt. Geschichtlich gesehen waren es häufig der Widerstand gegen die Zerstörung von Wäldern, woran sich Proteste gegen Straßenbau entzündet haben. Aber auch die Zerstörung von Häusern, Wohnungen waren in England zum Beispiel gegen die M 11 in London wichtig. Worum es mir in diesem kurzen Impuls geht, ist nicht die strategische Sinnhaftigkeit von Waldbesetzungen anzuzweifeln, sondern den Blick zu weiten und auch auf die Folgen hinzuweisen, wenn Straßen und Autobahnen andere Landschaften zerschneiden.



Bei der A20 sollen große Flächen von Mooren zerstört werden. Moore sind elementar wichtige Kohlenstoffspeicher. Obwohl Moore weltweit lediglich drei Prozent der globalen Landfläche einnehmen, binden sie ein Drittel des terrestrischen Kohlenstoffes – doppelt so viel wie alle Wälder dieser Erde zusammen. In einem Hektar Moor mit einer 15 Zentimeter dicken Torfschicht findet sich in etwa so viel Kohlenstoff wie in einem hundertjährigen Wald auf gleicher Fläche. Bei der Entwässerung der Moore kommt, der über Jahrtausende im Torf gebundene Kohlenstoff mit Sauerstoff in Berührung und oxidiert. Damit gelangen nicht nur riesige Mengen CO₂ in die Atmosphäre, sondern auch das über 300 Mal klimaschädlichere Lachgas (N₂O). Die gesamte Klimabilanz eines Moores wird daher in CO₂-Äquivalenten angegeben, die anteilig alle klimarelevanten Gase enthalten. Intakte Moore geben zwar während ihres natürlichen Bildungsprozesses mit Methan auch ein klimaschädliches Gas ab, in der Summe wirken sie aufgrund der Kohlenstofffestlegung langfristig dennoch positiv auf das Klima. Moore sind die effektivsten Kohlenstoffspeicher aller Landlebensräume und dessen Zerstörung für den Autobahnabbau wie bei der A 20 ist fatal.

Mit der Zerstörung von Ackerland durch Straßenbau beschäftigt sich der nächste Artikel. Auch die Ackerböden sind Kohlenstoffspeicher, die zwar nicht so effektiv sind wie Moore, aber für einen klimagerechten Lebensstil können wir uns keinen versiegelten Quadratmeter Ackerland mehr leisten, wo wir hier Nahrungsmittel anbauen können. Ansonsten wird sich unsere imperiale Lebensweise weiter fortschreiben, wo wir Lebensmittel und damit letztendlich Humus und Wasser aus der ganzen Welt importieren.

ACKER BLEIBT!

Logistik, Straßenbau und die Zerstörung von Ackerland



Bei Neu-Eichenberg in Nordhessen wird ein Acker besetzt, um den Bau eines Logistikgebietes zu verhindern. Was verbindet diesen Kampf mit anderen Besetzungen wie dem Dannenröder Forst?

Doch zu erst mal: Was passiert denn überhaupt auf dieser Ackerbesetzung? Im schönen Neu-Eichenberg planen Gemeindeverwaltung und Investoren, ein 80 Hektar großes Logistikgebiet zu bauen. Das ist etwa die dreifache Fläche, die im Dannni versiegelt werden soll. Und das auf einem besonders fruchtbaren Ackerboden. Um sich dagegen zu wehren, wurde im Mai 2019 auf dieser Fläche ein Camp errichtet. Dadurch erfuhr der Protest der lokalen Bürger*inneninitiative (BI) Aufwind und es kam neue Hoffnung auf, das Riesenprojekt mit vereinten Kräften doch noch stoppen zu können. Anfangs bestand die Besetzung hauptsächlich aus Zelten und Tripods, nach und nach sind aber immer mehr auch im Winter angenehme Behausungen gebaut worden. Der Ort hier wird von vielen verschiedenen Menschen belebt und gestaltet. Manche schauen kurzzeitig vorbei, andere leben für längere Zeit hier.

Auf der Besetzung wird viel „ungehorsames Gemüse“ angebaut und geerntet. Bei großflächiger Aussaat von Gründüngungen unterstützen lokale Landwirt*innen. Anwohnerinnen bringen ihren Rasenschnitt als Mulchmaterial auf die Gemüsebeete und staunen, welche Größe Zucchini erreichen, wenn sie zur Saatgutgewinnung ausreifen. Auch wer sich nicht auf die Besetzung traut, begegnet dem „ungehorsamen Gemüse“ in einem Verschenke-Korb vor der Dorfbäckerei. Dieses Jahr wird immer wieder ein Teil der Ernte vom Acker in den Dannni mitgenommen. Und auch inhaltlich gibt es Beziehungen zwischen diesen umkämpften Orten, die beide in Hessen liegen. [1]

Wie im Dannni droht bei Neu-Eichenberg einer riesigen Fläche die Versiegelung. Statt einer Autobahn ist hier ein Logistikgebiet in Planung. Da dieses vollständig auf LKWs angewiesen ist, bedeutet das mehr Verkehr auf den Straßen, was wiederum durch noch mehr und noch größere Straßen kompensiert wird. Gleichzeitig ist Logistik nur so attraktiv, weil überall mehr und mehr Straßen gebaut werden. Das passiert aber nicht, um die Bedürfnisse der Menschen zu befriedigen. Stattdessen geht es mal



wieder vor allem um die Profite von Wenigen. Denn nur durch diese Logistik können Konzerne z.B. auch ihre Produktion in „billigere“ Regionen verlagern, wo dann für weniger Lohn gearbeitet wird. Eine weltweite Konkurrenz auf Kosten von Menschen und unserer Mitwelt.

Der Kampf gegen das Wachstum der Logistik ist also eng verwoben mit dem Kampf gegen Autobahnen und für soziale Gerechtigkeit.

Ein Unterschied ist, dass in Neu-Eichenberg kein Wald, sondern fruchtbarer Ackerboden bedroht wird. Auch diese Zerstörung wäre irreversibel, denn nach einer Versiegelung ist die Bodenstruktur dauerhaft gestört und auch das Bodenleben braucht sehr lange Zeiträume, um sich wieder zu erholen [2].

Allein die Tatsache, dass dort dann keine Lebensmittel mehr angebaut werden können, sollte eigentlich als Grund gegen die fortschreitende Versiegelung ausreichen. Zusätzlich kann durch Humusaufbau im Ackerboden der Atmosphäre Kohlenstoffdioxid entzogen werden. Dadurch wird er sogar fruchtbarer und hilft gleichzeitig die sich verschärfende Klimakrise abzumildern. Und dann dienen Böden auch noch als Puffer bei Starkregenereignissen, als Wasserspeicher für Trockenzeiten und als Lebensraum für vielfältige Organismen (z.B. für Springschwänze, die mehrfache Rückwärtssaltos vollführen :)).

All das leuchtet ein - selbst Leuten, die noch nie in der Landwirtschaft gearbeitet haben. Im Konflikt ums Ackerland können außerdem neue Kontakte zu lokalen Bäuer*innen entstehen, die in der Regel auch keinen Bock auf eine Betonwüste haben. Bei der Diskussion um alternative

Flächennutzungen kann es da schon kniffliger werden: Denn die Frage, von wem, wie und unter welchen Bedingungen das zu verteidigende Land zukünftig bewirtschaftet werden sollte, birgt ordentlich Sprengkraft. Gerade weil es bei der zentralen Forderung „Acker Bleibt!“ aber in erster Linie um Widerstand gegen außerlandwirtschaftliche Bodenversiegelung geht, besteht hier das Potenzial für nachbarschaftliches Miteinander und radikalisierte Zuspitzung im ländlichen Raum.



Lokale Landwirtschaft ist ein Baustein, um das System Logistik zu sabotieren und diesem eine „Ökonomie der kurzen Wege“ entgegenzusetzen. Mit Ansätzen der Agrarökologie, Solidarischer Landwirtschaft oder selbstverwalteten Dorfläden eröffnen sich Perspektiven für eine Demokratisierung des Ernährungssystems. Bäuerliche Landwirtschaft bietet weltweit eine Alternative zu verkehrsintensiven Importen/Exporten und der damit verbundenen Ausbeutung von Arbeitskraft, sowie Ressourcenerstörung. [3]
Eine Stärkung solcher Strukturen bereichert unmittelbar unser Leben - auf dem Land und in der Stadt.

In einer Bewegung für Klimagerechtigkeit gehören verkehrspolitische und landwirtschaftliche Kämpfe zusammen. Deshalb stellen wir uns Logistikgebieten und Straßenbau in den Weg, um Ackerböden als unsere Lebensgrundlagen zu verteidigen.

Für das gute Leben für alle gilt es Landschaften und Ernährungssysteme selbstbestimmt zu gestalten!
Lasst uns Logistikgebiete und Straßen bepflanzen!
Squash capitalism!

Widerständige Grüße aus Neu-Eichenberg

www.ackerbleibt.org
twitter.com/unserAcker
[instagram.com/AckerBleibt](https://www.instagram.com/AckerBleibt)

Website der BI:
www.beton-kann-man-nicht-essen.de



Quellen / Links:

- [1] <https://waldstattasphalt.blackblogs.org/2020/09/04/jedes-lebensmittel-das-wir-hier-anbauen-ist-ein-beitrag-zum-klima-und-umweltschutz/>
- [2] <https://www.umweltbundesamt.de/daten/flaeche-boden-land-oekosysteme/boden/bodenversiegelung>
- [3] <https://www.agroecology-europe.org/la-via-campesina-in-action-for-climate-justice/>

Das Netz der Zerstörung

Wenn wir uns die Zerstörungen durch den fossilen Individualverkehr anschauen sind die Autobahn- und Straßenbauprojekte offensichtliche Hotspots. Doch um überhaupt die Materialien für den Straßenbau zu gewinnen, werden woanders ebenfalls Landschaften für den Abbau von Baustoffen zerstört. Dies hat auch schon die Anti-Straßenbau-Bewegung in den 1990er Jahren in UK erkannt. So gab es z. B. mehrfach Blockaden und Massenaktionen gegen den Whatly-Steinbruch in Somerset, wo für den Abbau von Kalkstein die Mendip Hills zerstört werden. Der Kalksandstein wird zur Herstellung von Zement benötigt, welcher wiederum für die Herstellung des Betons für die Straßen notwendig ist.

Zum Zusammenhang von Verkehrs- und Bauwende...

Eine wichtige Schnittstelle wie die Verkehrs- und die Bauwende miteinander zusammenhängen sind die Schlüsselressourcen Sand, Kies, Basalt, Kalkstein für die beiden Hauptwerkstoffe im Straßenbau Asphalt und Beton und den Hauptwerkstoff zum Bauen Beton, welcher der meist eingesetzte Rohstoff weltweit nach Wasser ist. Asphalt benötigt Basalt, Sand, Kies und Bitumen (ein Abfallprodukt bei der Erdölraffinierung). Beton besteht aus Zement, Kies, Sand und Wasser. So werden z. B. für einen 1 km Autobahn 10.000 t Beton benötigt. Der Druck auf die natürlichen Ressourcen ist sehr groß und reicht vielerorts in Deutschland nicht mal mehr 10 Jahre. So werden 239 Millionen t Kies und Sand werden pro Jahr allein in Deutschland benötigt. Am meisten für Beton. Die Ausbeutung der Rohstoffe für Asphalt und Beton kann als eine Form des Extraktivismus gesehen werden. Unter Extraktivismus ist zunächst und zuvorderst ein ökonomisches Konzept, das auf der Überausbeutung von größten teils nicht erneuerbaren Naturressourcen beruht sowie auf der Expansion in Gebiete, die zuvor als »unproduktiv« galten. Der zweite Aspekt trifft nur zum Teil zu, da es häufig verschiedenste Nutzungskonflikte mit Land- und Forstwirtschaft, Tourismus und Wasserwirtschaft gibt, diese aber autoritär oder mittels Pseudobeteiligungsprozessen zu Gunsten der Straßen- und Bauwirtschaft durchgesetzt werden.

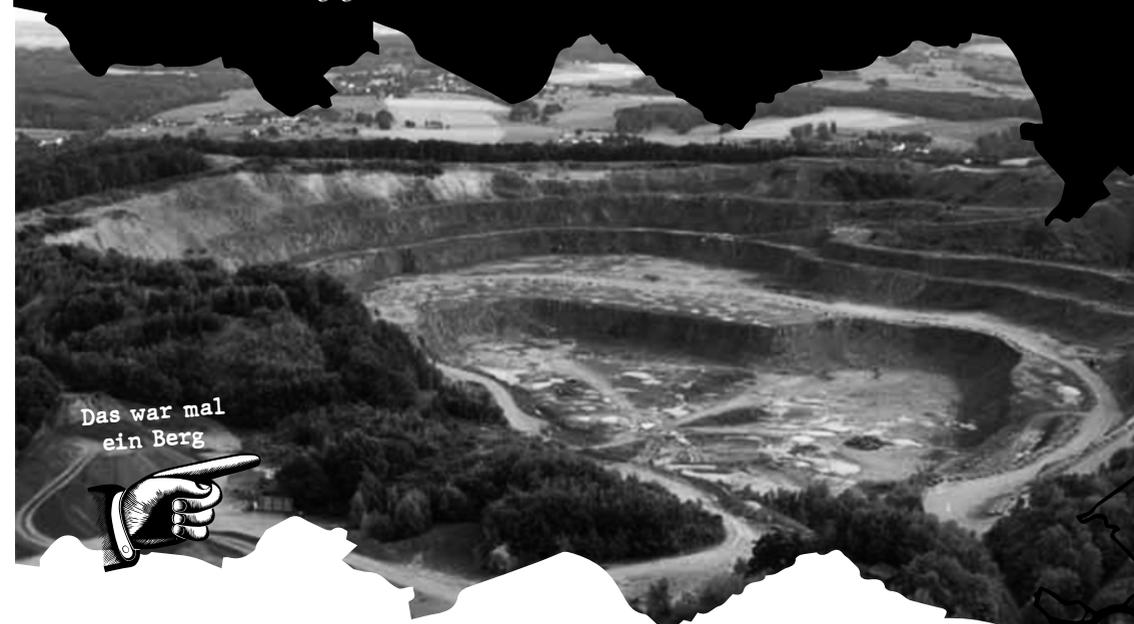
Verbindungen zur Klimakrise

Zement selbst wird aus den Grundstoffen Kalkstein, Lehm, Sand und Eisenerz gebrannt. Dabei werden z. T. auch besonders klimaschädliche Brennstoffe wie Braunkohlenstaub wie bei der Firma Dyckerhoff in Lengerich eingesetzt, was einen direkten Zusammenhang zu anderen Klimakämpfen herstellt. Diese Stoffe werden auf 1.450 °C erhitzt und anschließend zermahlen. Das ist ein sehr energieaufwändiges Verfahren, bei dem auch Treibhausgasemissionen in enormer Höhe freigesetzt werden. Die Zementherstellung ist weltweit je nach Berechnung für bis zu 8% der globalen Klimagasemissionen verantwortlich. Eine Tonne Zementklinker herzustellen, verursacht 800 kg CO₂. Heidelberg Cement ist der zweitgrößte

Zementhersteller weltweit. 2018 lag die Produktionskapazität des Konzerns bei 177,4 Mio. Tonnen Zement. Von allen Dax Unternehmen, zu denen auch BMW, Daimler, VW und die Lufthansa gehören, ist Heidelberg Cement das Unternehmen mit dem bilanziell höchsten CO₂-Ausstoß - und damit ein massiver Anheizer der Klimakrise.

Zerstörung lokaler Ökosysteme/Karstgebiete durch Kalksteinabbau

Für die Herstellung von Zement bedarf es gigantischer Mengen an Kalkstein. Über die dramatischen Auswirkungen des Kalksteinabbaus und die Proteste dagegen sind vielfältig. Ob im Teutoburger Wald, im Schwarzwald oder der Oberen Donaul. Verschiedenste Landschaften und Ökosysteme sind durch die Ausbeutung bedroht und viel Landschaft wurde auch schon vernichtet, wie z. B. im Teutoburger Wald. Aktuell gibt es zwei Waldbestetzungen gegen Kalksteinabbau eine in der Nähe von Wuppertal Osterholz bleibt und eine in der Schweiz gegen den Konzern Holcim die ZAD de la Colline.



Sandabbau

Für die Herstellung von Beton werden auch gigantische Mengen an Sand gebraucht. Wüstensand ist zu abgerundet und dafür nicht geeignet, es bedarf des grobkantigeren Sands, der durch Wasser geformt wird. Zwar entsteht Sand durch Verwitterung immer neu, jedoch verbrauchen wir derzeit mehr als doppelt so viel Sand, wie alle Flüsse dieser Welt an Nachschub liefern. Ganze Flussbetten, Buchten und Strände werden abgebaggert. 90% davon geht in die Bauindustrie inkl. Straßenbau. Dabei werden Ökosysteme zerstört, Strömungen verändert, Grundwasserspiegel abgesenkt, Erosion begünstigt, Wasser verschmutzt.

Eines der bedeutendsten Sand- und Kiesabbaugebiete in Deutschland ist der Niederrhein. Hier ist die Landschaft zerfressen von Baggerseen und Sand- und Kieswerken, welches weit über die Region genutzt wird. Neben Bürgerinitiativen sind hier teilweise ganze Landkreise gegen weitere Kies- und Sandausbeutung.

Doch die schwarz-gelbe NRW-Landesregierung handelt hier im Interesse Straßen- und Bauwirtschaft gegen die lokale Bevölkerung. Sie möchte die „Wirtschaft entfesseln“ und auch noch in Wasserschutzgebieten den Kiesabbau erlauben. Dagegen haben sich 15 Bürgerinitiativen im Niederrheinappell zusammengeschlossen.

Basalt- und Lavaabbau

Ein wichtiges Abbaugelände von Basalt- und Lava in Deutschland ist die Vulkaneifel in Rheinland-Pfalz. Basalt findet vielfach in der Bauindustrie Verwendung und ist die Ausgangsbasis für Asphalt. Lava wird am meisten im Straßenbau verwendet. Aktuell findet in der Vulkaneifel auf rund 400 Hektar Basalt- und Lavaabbau statt. Im Landkreis Vulkaneifel allein existieren über 40 Abbaugruben. Im Gebiet zwischen Daun, Gerolstein und Hillesheim kommen auf eine Fläche von 131 Quadratkilometern 17 aktive Gruben. Damit besitzt die Region eine der höchsten Grubendichten in ganz Deutschland. Durch die Förderung von Lava und Basalt verschwinden ganze Vulkanberge, die der Region ihren Namen und ihr charakteristisches Landschaftsbild geben. Um Lava und Basalt zu gewinnen, werden die Berge ausgehöhlt, angegraben und abgetragen. Inzwischen sind sechs Berge komplett aus dem Landschaftsbild verschwunden. Gleichzeitig ist die Vulkaneifel eines der wenigen Gebiete der Region, wo es zu Grundwasserneubildungen kommt, welches auf Sickerwasser zurückzuführen ist und das durch die Sprengungen der Gruben bedroht ist. Auch beherbergt Rheinland-Pfalz die größte Wildkatzenpopulation in Deutschland und andere gefährdeten Arten sind durch Abholzung der Wälder für die Gruben und Zerstörung der Lebensräume in Gefahr. Neben den massiven Umweltfolgen des Rohstoffabbaus in der Eifel befürchten die Anwohner*innen durch die weitere Ausweitung des Abbaus eine Verschlechterung der alltäglichen Lebensqualität. Denn neben den Sprengerschütterungen verursacht auch die Zerkleinerung der herausgebrochenen Steine zusätzlichen Lärm – insbesondere bei der Basaltförderung. Auch der Abtransport des gebrochenen Gesteins per LKW stellt eine weitere Quelle für Umweltbelastungen dar.

Kämpfe zusammenführen

Es wäre spannend als Anti-Straßenbaubewegung sich mit Bürgerinitiativen bei den Bergbaukonflikten um Basalt wie in der Eifel, den BI's in gegen Kiesabbau oder z.B. Kalksteinabbau im Teuteburger Wald zu soli-



darisieren und als Teil des selben Kampfes zu sehen, nämlich einer klimagerechten Verkehrs- und Bauwende.

So gibt es auch schon mehrere Waldbesetzungen gegen Kalksteinabbau. Zementwerke könnten auch spannende Kristallisationsorte werden, da sie den Kalksteinabbaugebieten häufig angegliedert sind. Viele unserer Taktiken, Strategien und Aktionsformen würde auch in diesen Aktionsfeldern gut funktionieren. Aktionserfahrung in Braunkohlerevieren sind eine gute Handlungsgrundlage und Abbaustrukturen sind z. T. ähnlich wie Bandanlagen beim Kalksteinabbau, gleichzeitig gibt es hier auch viel Neues zu lernen! Ebenso wäre es spannend zu schauen, ob es nicht auch juristische Grundlagen gibt, die die Kämpfe verbindet: Die Enteignungen der Menschen in den Braunkohleregionen, Enteignungen von Bauern wegen Straßen- und Autobahnbau, wie werden der Abbau von Basalt, Kies und Sand oder Kalkstein teilweise gegen den Willen der Betroffenen juristisch durchgesetzt?

Die erfolgreiche Anti-Straßenbaubewegung in Großbritannien hat Verknüpfung der verschiedensten Kämpfe praktisch vorgemacht, indem sie auch Massenaktionen an Orten organisierten haben, wo die Rohstoffe für den Straßenbau ebenfalls zerstörerisch gewonnen wurden. Lass uns aus unserer Bewegungsgeschichte lernen.

von Brennessel



Bewegungsgymnastik

Die Kunst sich zu fokussieren, lokal in die Breite zu gehen und die gute Gelegenheit.

Im Folgenden möchte ich ein paar Gedanken zu Bewegungsdynamiken in der Anti-Straßenbewegung als Teil der Klimagerechtigkeitsbewegung zusammentragen. Es macht strategisch Sinn sich gerade verkehrspolitisch und aktivistisch auf Autobahnen zu konzentrieren, um auf bundespolitischer Ebene Druck für eine Verkehrswende aufzubauen. Lokal machen die Fahrradentscheide schon sehr gut Druck, was wichtig ist.

In der Anfangsphase der Antikohlebewegung war es klug, sich erst auf die Braunkohle zu konzentrieren. Durch Kontinuität und Bewegungswachstum war es uns dann auch möglich, uns zu diversifizieren und auch die Steinkohle oder Gas in den Blick zu nehmen. Dabei ist es ein lebendiges Spannungsverhältnis überregional wichtige Kristallisationsorte aufzubauen, wo Kräfte gebündelt, Konflikte zugespitzt und verdeutlicht werden können und die Regionalisierung der Bewegung, wo es darum geht, in die Breite zu gehen. Insgesamt hat die Klimabewegung mit den jüngsten Entwicklungen durch Fridays for Future und anderen neu entstandenen Akteur*innen gerade gute Voraussetzungen, sich als eine offensive Klimagerechtigkeitsbewegung für eine Energie-, Verkehrs-, Bau- und Landwirtschaftswende zu regionalisieren.

Sich erstmal auf Autobahnen zu konzentrieren, ist kein Argument dagegen, auch situationsbezogen mit dem Flow zu gehen, wenn es an anderer Stelle gelingt, effektive Bündnisse und widerständige Handlungsmöglichkeiten z. B. gegen eine Bundesstraße aufzubauen, so kann auch dies die Bewegung voranbringen. Aber es macht auch Sinn im Blick zu behalten, wann auf welcher Ebene gerade insgesamt mehr politischer Druck nötig ist, um praktisch der Verkehrswende näher zu kommen. Das ist das Momentum, die gute Gelegenheit und die zeitliche Dimension, wenn z. B. 2021 Bundestagswahlen sind oder 2021

die Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans vorgenommen werden muss. Jeweils nach Ablauf von fünf Jahren muss das Bundesverkehrsministerium dabei prüfen, ob der Plan anzupassen ist. In diese Prüfung sind auch die Belange des Umweltschutzes einzubeziehen und dann ist der Zeitpunkt Druck zu machen, damit die fossilen Dinosaurieverkehrsplanungen korrigiert und veraltete Autobahnplanungen gestrichen werden. Ebenso ist es klassische Bewegungsweisheit, dass Kämpfe bei aller nötigen Fokussierung den Zusammenschluss bzw. die Intersektion mit anderen Bewegungen und Kämpfen kultivieren und mitdenken sollten.



DAS BLAUE X ALS BEWEGUNGSMEME

Das gelbe Kreuz an einer Hauswand oder am Wegesrand im Wendland steht als Wahrzeichen und Warnzeichen der regionalen Anti-Atomkraft-Bewegung für den Protest gegen Castor Transporte nach Gorleben. Dieses Widerstandssymbol wird auch in den Dörfern, die in Braunkohlerevieren von Abaggerung bedroht sind, verwendet.



Das Blaue Kreuz oder das Blaue X

2012 kam die Bürgerinitiative gegen die A445 auf die Idee ein blaues X als Symbol für den Widerstand gegen die Zerstörung ihrer Landschaft durch den Autobahnbau zu verwenden. Sie stellten das Blaue Kreuz überall entlang der geplanten Strecke auf und schmückten ihre Häuser damit. Ebenso wurden Infozettel an den Blauen Kreuzen befestigt, so dass Fahrradfahrer*innen über die Bedeutung aufgeklärt wurden. So sind sie ihrer Idee treu geblieben und verbreiten weiter die Idee des Blauen X als Bewegungsmeme. Als Zeichen der Solidarität haben sie Blaue Kreuze mit in den Dannenröder Wald gebracht und diese auch an andere Bürgerinitiativen gegen Autobahnen verschickt. Gleichzeitig startete die Bürgerinitiative eine Initiative zur Vernetzung des Anti-Autobahnwiderstands.

In diesem Sinne: Idee aufgreifen, blaue Kreuze aufstellen und vernetzen für den nächsten Bewegungsschub :)

<http://stoppt-a445.de/das-blaue-kreuz>

P.S.: Die Beltretter gegen die Fehmarnbeltquerung benutzen auch das Blaue X!





Rückzugsorte, Unterstützung & Selfcare

Nach anstrengenden Räumungserfahrungen tut es uns gut unsere Erfahrungen zu verarbeiten und persönlich zu integrieren. Dafür ist auch manchmal Hilfe von Außen nützlich, denn alles mit sich alleine auszumachen ist nicht klug. Natürlich sind dabei Gespräche mit unseren Freund*innen, Familie und direkt beteiligten Aktivist*innen unsere größte Hilfe, aber dies ist nicht immer möglich. Deswegen habe ich hier mal einige Adressen zusammengetragen, wo ihr Support bekommen könnt. Zum Schluss gibt es noch einen wichtigen Gesundheitshinweis!

Out of Action

Wichtiges Netzwerk für emotionale erste Hilfe bei Repressionserfahrungen. Auf der Seite gibt es einiges an Ressourcen.

<https://outofaction.blackblogs.org>

Rückzugsort und das Projekt „Zähne putzen“

Hier kannst du dich melden, wenn du Bedarf nach Rückzug und Erholung hast. Das Projekt vermittelt Retreat-Räume für Aktivist*innen des sozial-ökologischen Wandels in Ökodörfern, Lebensgemeinschaften und Kommunen. Außerdem haben sie schon Retreats für Aktivist*innen organisiert. Super Projekt!

<https://aktivisti-retreat.org>

Psychologist 4 Future

Die P4F sind ein Netzwerk von solidarischen Psycholog*innen und Psychotherapeut*innen mit vielen Lokalgruppen, die Klimaaktivist*innen unterstützen. Hier kannst du fachlichen Rat und Beratungsgespräche bekommen und auf der Seite gibt es auch viele sinnvolle Ressourcen.

<https://www.psychologistsforfuture.org/unterstuetzung-fuer-engagierte>

Aktivisti-Grants

Du bist pleite und hast deine Energie z. B. in die Waldbesetzung gegeben und gehörst zu Menschen, die in Deutschland aufgrund von Herkunft, Hautfarbe, Geschlecht oder Geschlechtsidentität strukturell-diskriminiert und benachteiligt werden? Dann ist der Aktivist*in-Grant für anti-rassistische, intersektional-queerfeministische Förderung politischer Teilhabe vielleicht was für dich!

<https://radikal.jetzt/fund/aktivisti-grants>

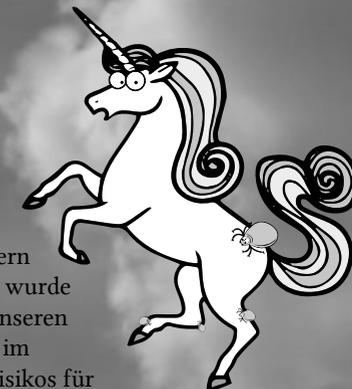


Achtung Zecken!

Dies ist kein ironischer Witz, sondern es geht um eine der größten Gefahren, die in unseren Wäldern und Wiesen lauern. Nicht umsonst wurde auch im Road-Raging-Handbuch schon davor gewarnt. Nach unseren Erfahrungen mit Besetzungen, sei es die Z.A.D. in Nantes oder im Hambacher Forst, sind Zecken eines der größten Gesundheitsrisikos für Aktivist*innen, wodurch schon viele chronische Folgeschäden durch Lyme-Borreliose erlitten haben. Gleichzeitig ist der Landkreis Marburg-Biedenkopf, wo ein Teil des Dannenröder Walds zu Hause ist, FSME-Risikogebiet. Eine weitere zwar seltenere, aber auch noch gefährlichere Krankheit, die von Zecken übertragen wird. Deswegen:

- ☘ den Zecken so wenig Angriffsfläche wie möglich bieten: Lange Hose in Socken gesteckt, sexy forest style :)
- ☘ sich regelmäßig nach Zecken absuchen
- ☘ so schnell wie möglich (am Besten innerhalb 24 Std.) Zecken mit geeigneten Hilfsmitteln, Zeckenkarte- oder Zange ohne quetschen entfernen
- ☘ bei größer werdenden und nicht abklingenden Rötungen zum Arzt gehen und zur Not Antibiotika nehmen (nicht leichtfertig, aber verglichen mit den Auswirkungen einer Borreliose ist dies gerechtfertigt.)

Viel Info hier: <http://www.dr-hopf-seidel.de>
und als Lesetipp:
Lyme-Borreliose natürlich heilen
von Stephen Harrod Buhner



Aktuelle Tagesgerichte

HOTSPOTS



Strategische Vorüberlegungen: Um bundespolitisch für eine Verkehrswende den Druck zu erhöhen macht es Sinn Autobahnen in den Fokus zu nehmen. Gleichzeitig haben Bundesstraßen-Neubauprojekte oftmals auch verheerende Umweltauswirkungen.

Eingreifen wo aktuell gebaut und Umwelt direkt zerstört wird. Gleichzeitig die Projekte, die in Planung sind im Blick behalten. Dadurch das jetzt direkt Widerstand gegen Straßenbau geleistet wird erhöht den Gesamtdruck für eine Verkehrswende und macht die Projekte, die in Planung sind, unwahrscheinlicher. Einerseits ist es wichtig aktuell zu intervenieren wo Dynamik ist, andererseits ist auch Weitsicht sinnvoll, wenn Besetzungen langfristig bei strategischen Projekten aufgebaut werden, wenn absehbar ist wo Kristallisationsorte des Widerstandes entstehen können.

A14



Projekt: 155 Kilometer Neubau Magdeburg-Ludwigslust (A24) <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A14-G20-ST-BB-T1-ST/A14-G20-ST-BB-T1-ST.html>

Kosten: 1,4 bis 1,7 Milliarden Euro

Umweltfolgen: 14 Naturschutzgebiete von höchstem Status betroffen.

Gegenargument: Völlig überhöhte Verkehrsprognosen; Alternativen wurden nicht geprüft

Alternative: Ausbau vorhandener paralleler Bundesstraßen (B189, B5) plus Ortsumgehungen.

Aktueller Stand: In Planung 77,2 km, In Bau 25,6 km

Widerstand: aktiv, <https://twitter.com/KeineA14>

A49

Projekt: 42 Kilometer Neubau Neuental - Gemünden

Kosten: 550 Millionen Euro

Umweltfolgen: Belastung von Erholungsgebieten, Trinkwasserversorgung in Gefahr, Zerstörung des Dannenröder Forst und anderer Waldgebiete.

Gegenargument: Zieht zusätzlichen Transitverkehr an; Sogwirkung nach Kassel und Gießen

Alternative: Vorhandene A7 und A5 nutzen; evtl. Optimierungen an der B3

Aktueller Stand: Im Bau 11,8 km, In Planung 30,8 km

Widerstand: <https://stoppa49.org> <https://twitter.com/keinea49>

www.waldstattasphalt.blackblogs.org

A143



Projekt: Westumfahrung Halle

Kosten: 240 Millionen Euro

Umweltfolgen: Zerschneidung der letzten großflächig ungestörten und unzerschnittenen Naturlandschaften im Ballungsraum Halle-Leipzig. Naturpark „Unteres Saaletal“ verliert zwischen Halle und Wettin seinen Wert als naturnaher Erholungsraum. Auf nur 12 km Trassenlänge sind 34 Naturschutzobjekte betroffen. Geplante Trasse schädigt 3 Natura-2000-Gebiete; massive Verstöße gegen europäisches Naturschutzrecht (FFH-Richtlinie).

Gegenargumente: Kein ausreichender Bedarf; amtliche Verkehrsprognosen sind massiv überhöht.

Aktuelle Situation: Im Bau 12,7 km

Widerstand: <https://bi-saaletal.de>

POTENTIELLE HOTSPOTS

Fehmarnbeltquerung



Projekt: Der geplante 18 Kilometer lange Absenktunnel zwischen Puttgarden auf Fehmarn und Rödby auf Lolland ist eines der größten Verkehrsvorhaben in Europa.

Kosten: 7,1 Milliarden € für Tunnel + Hinterlandanbindung 3,1 Milliarden u. a. für die 19 km B207

Umweltfolgen: Vielleicht eine der größten Umweltsünden Nordeuropas. Wenn ein besonders geschütztes Meeresgebiet (FFH-Gebiet 1332-301 „Fehmarnbelt“) mit einem Vorhaben durchschnitten werden soll, für das ein 100 Meter breiter, über 60 Meter tiefer und 20 Kilometer langer Krater gebaggert werden muss, um wie geplant die Tunnelelemente zu versenken, hat dies massive Auswirkungen auf das schon stark angegriffene Ökosystem Ostsee.

Gegenargumente: Es gibt viel zu wenig Bedarf, zu teuer und zu hohe Umweltschäden

Alternativen: nicht geprüft

Aktuelle Situation: In Planung, juristisch ist das Projekt Anfang November 2020 ohne Auflagen vor dem Oberverwaltungsgericht in Leipzig durchgesetzt worden. Es könnte nur noch von der Bundesregierung gestoppt werden, da es ein Staatsvertrag mit Dänemark ist.

Widerstand: Seit mehr als 25 Jahren aktiv. Der lokale Widerstand hat sich unter <https://beltretter.de> zusammengeschlossen.

A1 (Eifel)

Projekt: Lückenschluss in der Eifel (ca. 26 Kilometer)

Kosten: mindestens 400 Millionen Euro

Umweltfolgen: Sehr hohe, nicht ausgleichbare ökologische Risiken. Großflächiger Verlust von land- und forstwirtschaftlicher Nutzfläche

Gegenargument: Unzureichender Bedarfsnachweis

Aktuelle Situation: In Betrieb 748 km, in Planung 26 km, im Bau 0 km

Widerstand: eingeschlafen

<https://web.archive.org/web/20160811134259/>

<http://www.bekoba-web.de/a1-baustopp>

A3 Autobahnkreuz Oberhausen

Projekt: Autobahnkreuz Oberhausen https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A3-G70-NW-T3-NW/A3-G70-NW-T3-NW.html#h1_umwelt

Kosten: 275 Millionen Euro

Umweltfolgen: Für den Ausbau des Autobahnkreuzes sollen rund 5000 Bäume gefällt werden. Für den Um- und Ausbau des Autobahnkreuzes sollen ca. 3,8 ha Boden dauerhaft versiegelt werden, ca. 11,03 ha Wald und Gehölze gerodet und ca. 17,85 ha gewachsene Grünstrukturen (Äcker, Gärten, Straßenbegleitgrün) entfernt werden. Insgesamt bezieht sich der Eingriff auf 32,65 ha nichtversiegelte Fläche

Aktueller Stand: In Planung

Widerstand: Umtriebiger lokaler Widerstand. Die Vereine und Initiativen wollen vor allem den Sterkrader Wald retten.

www.facebook.com/Sterkrader-Wald-Bleibt-100278771912475

A20



Projekt: Weiterführung von Bad Segeberg nach Westen bis Westerstede (ca. 200 Kilometer)

Kosten: mindestens 3 Milliarden Euro (davon 1,3 Milliarden Elbunterquerung)

Umweltfolgen: Zerschneidung ökologisch besonders wertvoller Räume

Gegenargument: Überhöhte Prognosen der Verkehrsströme

Alternative: Ausbau vorhandener Straßen; Verlagerung von Containertransporten auf Seeschiffe

Aktuelle Situation: In Planung 200,4 km, In Bau 0 km

Widerstand: sehr aktiv, <https://A20-nie.de>

A39

Projekt: 105 Kilometer Neubau Lüneburg-Wolfsburg <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A39-G10-NI/A39-G10-NI.html>

Kosten: 1,1 Milliarden Euro

Umweltfolgen: Zahlreiche EU-Schutzgebiete sowie geschützte Arten betroffen

Gegenargument: Nutzen-Kosten-Verhältnis zu gering; kaum Entlastungswirkungen

Alternative: Optimierung der parallelen B4

Aktuelle Situation: In Planung 104,8 km, im Bau 0 km

Widerstand: aktiv, <https://vernunftbuerger.blogspot.com>

<https://keine-a39.blogspot.com> <https://twitter.com/zukunftswege>

<http://www.hohnstorf-2011.de>

A 44

Projekt: 70 km von Kassel nach Eisennach

Kosten: 1,250 Milliarden Euro

Umweltfolgen: Zahlreiche EU-Schutzgebiete sowie geschützte Arten betroffen

Gegenargument: Nutzen-Kosten-Verhältnis zu gering; kaum Entlastungswirkungen
Die A44 ist die unnötigste und teuerste Autobahn mit den meisten Tunneln nördlich der Alpen.

Aktueller Stand: In Planung 15 km, Im Bau 39,5 km, Sehr weit fortgeschritten, im Straßenbauerjargon „Laufend und fest disponiert“ .

Widerstand: Es soll die Autobahn dort noch durch den Kaufunger Wald gebaut werden. Da räkelt sich noch Widerstand. <https://twitter.com/keineA44>

A46

Projekt: 19,4 Kilometer Neubau Hemer– Neheim <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A46-B7-G41-NW-T1-NW/A46-B7-G41-NW-T1-NW.html>

Kosten: 300 Millionen Euro

Umweltfolgen: Beeinträchtigung von FFH- und Naherholungsgebieten Die Trasse würde zu massiven Beeinträchtigungen der FFH-Gebiete Luerwald und Ruhrtal führen. Das beliebte Mendener Naherholungsgebiet ‚Waldemei‘ würde zerstört.

Gegenargument: Entlastung Ruhrgebiet gescheitert; Binnenverkehr dominiert

Alternative: Innerstädtische Verkehrslösungen; evtl. lokale und stadtnahe Lösungen für Hemer. Es gibt zur Verbesserung der Verkehrssituation in Hemer mit einer zweispurigen Nordumfahrung inklusive einer Tunnellösung eine taugliche bauliche Alternative.
<https://www.wp.de/staedte/menden/a-46-autobahn-in-menden-hemer-und-arnsberg-alle-news-id228642311.html>

Aktuelle Situation: In Planung 19,4 km / In Bau 0 km

Widerstand: aktiv

A98

Projekt: mind. 2-streifiger Neubau (31 Kilometer); Rheinfelden-Tiengen (div. Bauabschnitte)

Kosten: 420 bis 470 Millionen Euro

Umweltfolgen: Führt durch bisher unzerschnittenes Gebiet

Gegenargument: Zu wenig Transitverkehr – daher kaum Entlastung der B34

Alternative: Optimierung B34 mit Tunnellösungen.
Der BUND hält die Hoahrheinautobahn (A98) für besonders naturzerstörend und verkehrlich fragwürdig. Er fordert den Ausbau der Bundesstraße 34, da die A98 ohnehin hinter Tiengen „im Acker ende“

Aktueller Stand: In Bau 2,5 km, in Planung 34 km

Widerstand: ?

DIE STADTAUTOBAHNEN

Nicht so lang, aber sehr teuer und direkt in Ballungsräumen und Stadtgebieten. Widerstand läßt sich gut aus der Stadt organisieren.

A52

Projekt: Autobahn durchs Ruhrgebiet

https://de.wikipedia.org/wiki/Bundesautobahn_52

https://www.buergerforum-gladbeck.de/images/docs/WAZ/2020-02-19_WAZ_Gruene-gegen-A52.pdf

Widerstand: <http://stoppta52.de/> <https://stoppt-a52-gladbeck.de/> <https://www.a52stoppen.de>

A26

Projekt: Stadtautobahn im Süden von Hamburg

<https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A26-G10-HH/A26-G10-HH.html>

Widerstand: <https://www.bund-hamburg.de/keine-neue-stadtautobahn/>
<https://hamburg.nabu.de/umwelt-und-ressourcen/stadtentwicklung/verkehr/17513.html>

A100

Projekt: Stadtautobahn in Berlin

https://de.wikipedia.org/wiki/Bundesautobahn_100

Widerstand: <https://www.a100stoppen.de/>

A553

Projekt: A553 AK Köln-Godorf (A555) - AD Köln-Lind (A59)

<https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A553-G10-NW/A553-G10-NW.html>

Widerstand: <https://www.rheinspange.org>



BUNDESSTRASSEN

B10

Projekt: Vierspurige Ausbau der B10 <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/B10-G11-RP/B10-G11-RP.html>

Kosten: 360 Millionen Euro

Umweltauswirkungen: Ohne jede Notwendigkeit wird das einmalige Biosphärenreservat Pfälzerwald/Nordvogesen durch die geplante Ost-West Autobahnschneise zerteilt und großräumig zerstört.

Aktueller Stand: In Planung

Widerstand: <http://b10-transitfrei-jetzt.info>

B15n

Projekt: Längstens Straßenbauprojekt von Bayern, sehr umstritten, bis jetzt noch nicht im Bau, sonder 92 km in Planung. Die Straße ist von ihren Dimensionen her eher eine Autobahn, als eine Bundesstraße.

Kosten: 182 Millionen Euro

Widerstand: <https://stop-b15-neu.de>

B239

Projekt: <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/B239-G20-NW/B239-G20-NW.html>

Kosten: Mindestens 100 Millionen Euro

Umweltauswirkungen: Über 50 Hektar Naturlandschaften, Ackerflächen und Wohngebiete werden vernichtet, fast 100 Hektar Landschaftsschutzflächen zusätzlich in Mitleidenschaft gezogen. Naherholungsgebiete zwischen Bad Salzuflen und Lage werden zerstückelt oder ganz zerstört.

Aktueller Stand: In Planung

Widerstand: <https://www.b239n.net> <https://b239n-neindanke.de>

B26n

Projekt: 49 Kilometer Neubau Westtangente Würzburg <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/B026-G044-BY/B026-G044-BY.html>

Kosten: 498 Millionen Euro

Umweltfolgen: Erhebliche zusätzliche Landschaftszerschneidung

Gegenargument: Nur 7% Verkehrsentlastung von Würzburg; Verlärmung von Karlstadt

Alternative: Vorhandene A7 und A3 nutzen für Lösung im Bestand

Aktueller Stand: In Planung, mehr Infos unter <https://www.mainpost.de/dossier/west-umgehung-wuerzburg>

Widerstand: <https://b26n.org>

B388n

Projekt: Neubau Nordtangente Passau <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/B388-G050-BY/B388-G050-BY.html>

Kosten: Mindestens 60 Millionen Euro

Umweltfolgen: Zerstörung Naherholungsgebiet; Zerschneidung FFH-Gebiete

Gegenargument: Problem Berufsverkehr – bleibende Belastung

Alternative: Ausbau öffentlicher Nahverkehr in Passau

Aktueller Stand: In Planung

Widerstand: <https://bi-nordtangente.de/aktuelles/index.html>





AUSBLICK: DANNI CAMP

Es gibt bereits Überlegungen für ein großes Camp am Dannenröder Sportplatz im Frühling 2021!

Ein Camp, das uns alle nochmal einlädt um zu feiern und betauern was gesehen ist, um die nächsten Pläne zu schmieden und vor allem um Wissen und Erfahrungen miteinander zu teilen!

Ein Camp mit Vernetzung, Strategieentwicklung und ganz viel skill-sharing!

Ein Camp, das auch ein Auftakt für ein spannendes Aktionsjahr mit IAA, Bundestagswahl und der Rodungssaison 2021 sein kann!

Bleibt informiert über www.camp.wald-statt-asphalt.de

ANDERE WICHTIGE KLIMAPOLITISCHE BEWEGUNGSHOTSPOTS:

Garzweiler II: Unser aller Wald, Lützerath & Kyenberg

<https://unserallerwald.noblogs.org> und <https://www.alle-doerfer-bleiben.de>

Osterholz bleibt und ZAD de la Colline

<https://osterholzbleibt.org> und <https://jederbaumzaehlt.noblogs.org>

<https://orchidees.noblogs.org>

Hambi

<https://hambacherforst.org>/<https://hambacherforst.org>

WEITERE GUTE IDEEN:

Knapsack

<https://waldstattasphalt.blackblogs.org/wp-content/uploads/sites/1055/2020/09/Knapsack.pdf>

Mercedes Benz

<https://waldstattasphalt.blackblogs.org/wp-content/uploads/sites/1055/2020/09/Daimler-Moor.pdf>





Road Raging ist ein Liebesbrief an die Bewegung. Das Zine möchte Idee, Kämpfe, Geschichten und Bewegungen zusammenbringen. Die Initiative kam von Brennessel und wird erstmal wegen Kapazitätsgründen so nicht weitergeführt werden können, aber Menschen die es weiterführen wollen, können sich gerne an unsere Emailadresse wenden. Dorthin könnt ihr auch Feedback schicken. Falls Menschen noch für Druckkosten spenden wollen, könnt ihr die Kontoverbindung ebenfalls unter unserer Emailadresse erfragen.

Inhaltlich wurde das Zine von Salamander, Acker Bleibt, Delila, *y und solidarischen Menschen aus der Anti-Straßenbau- und Klimagerechtigkeitsbewegung ermöglicht.

Unterstützt wurde das Zine für Druckkosten vom Danni, dem Fraktionsverein der Linken und der Bewegungstiftung, aber es wurde unabhängig von diesen inhaltlich gestaltet und ausgeführt.

Die Druckvorlage zum selbst verbreiten, eine Online-Ausgabe zum Lesen alle Artikel und recherchierten Infos gibt es unter:

<https://roadraging.blackblogs.org>

Email: roadraging@riseup.net

